



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 55]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 12, 2003/चैत्र 22, 1925

No. 55]

NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 12, 2003/CHAITRA 22, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अप्रैल, 2003

सं. टीएमपी/70/2002-सा.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार सभी महापत्तनों द्वारा 8 घंटे से प्रति घंटा आधार पर सामूहिक रूप से अपनायी जाने वाली गोदी किराया प्रभार इकाई को अधिसूचित करता है।

अनुसूची

आदेश

(मार्च 2003 के 17 वें दिन पारित)

फरवरी 1998 के दौरेडिन चैन्नई में आयोजित प्रशुल्क नियमन पर राष्ट्रीय स्तर की कार्यशाला में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित दिशा निर्देश अपनाए गए :-

गोदी में आने और गोदी पर रुके रहने तक दोनों की देरी से संबंधित समस्या है. टैम्प ने इन दोनों समस्याओं से निपटने का एक तरीका अवश्यक खोजना चाहिए. गोदी में होने वाले विलंब से संबंधित दो प्रकार की समस्याएं हैं - जहाज के समयपालन में कमी के कारण क्षति और गोदी के किराया प्रभारों का असंगत रूप में लागू होना. यदि टैम्प के लिए जलयान समयपालन की कमी के कारण हुई क्षति जैसे मुद्दों की जांच करना संभव न हो तो उसे निश्चित रूप से दूसरे मुद्दों की जांच करनी चाहिए और गोदी किराया प्रभार को तर्कसंगत बनाना चाहिए. वर्तमान प्रचलन में 24-घंटे आधार पर गोदी/किराया प्रभार के बजाय 8 घंटे आधार पर प्रभार को अपनाना अधिक लाभप्रद होगा.

2. यह गौरतलब है कि मूल लक्ष्य गोदी किराए के लिए घंटे के आधार पर प्रभार निर्धारित करने का था लेकिन प्रभार की इकाई में अचानक ऐसे परिवर्तन की विवक्षा की पहचान कस्के इसमें चरणबद्ध तरीके की प्रक्रिया को तर्कसंगत पाया गया.

3. इस परिप्रेक्ष्य में इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए गोदी किराया प्रभार की तत्कालीन इकाई 24 घंटे कम कस्के 8 घंटे करने का आदेश 11 जनवरी 2000 को पारित किया था.

4. अब से 2 साल से अधिक समय से गोदी प्रभार की घटी इकाई सभी महापत्तनों पर प्रचलन में है. प्रयोक्ताओं की ओर से यह मांग की गई है कि गोदी किराया प्रभार की वर्तमान इकाई को घटाकर प्रति घंटे की दर पर लाया जाए.

5.1 प्रभार इकाई में फिर से कमी करने संबंधी मामले पर प्रक्रिया शुरू हो चुकी है. निम्नलिखित प्रस्तावित कार्यवाई पर सभी महापत्तनों और संबंधित प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां मंगाने के लिए उन्हें एक पत्र भेजा गया है.

1. घंटेवार दरें 1 अप्रैल 2003 से प्रभावी करना अपेक्षित है.

2. प्रभार इकाई में परिवर्तन की स्थिति में 31 मार्च 2003 को लागू दरें घंटे वार दर में परिवर्तित हो जाएगी.
  3. प्रभार की इकाई में कमी लंगर माह शुल्क, बांधघाट शुल्क, रोड स्टीड प्रभार इत्यादि जो कि जहाज के ठहरने की अवधि से संबंधित है, जैसे सभी प्रभारों के मामलों में समान रूप से लागू होगी.
  - 5.2 परिवर्तन अगले वित्त वर्ष (2003-04) से लागू करने का प्रस्ताव है जिससे कि पत्तन न्यास इस वर्ष के बजट अनुमान के अनुसार अपने राजस्व को समायोजित कर सकें.
  - 6.1 महापत्तनों और पत्तन प्रयोक्ता प्रतिनिधि निकायों से प्राप्त टिप्पणियों का सार नइचे दिया जा रहा है.
- जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)**
1. पूर्व में गोदी प्रभार इकाई 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे के आधार पर करने से लगभग रु. 5 करोड़ के राजस्व का घाटा हुआ था.
  2. यदि फिर से गोदी प्रभार इकाई फिर से 8 घंटे से घटाकर प्रति घंटे के आधार पर की जाती है तो पत्तन का राजस्व प्रति वर्ष लगभग रु. 5.75 करोड़ कम हो जाएगा.

#### पारादीप पोर्ट अस्ट (पी पी टी)

यदि सभी महापत्तनों पर एक समान रूप से घंटेवार दर प्रारंभ करने का निर्णय प्राधिकरण द्वारा लिया गया है तो यह पीपीटी द्वारा तत्काल लागू किया जा सकता है.

#### चैन्नई पत्तन न्यास (सी एच पी टी)

1. जैसाकि प्राधिकरण ने दर निश्चित की है और अधिशेष उत्पादन को सरकार द्वारा निर्धारित प्रतिशत तक सीमित करता है इसलिए वर्तमान दर और सकी इकाई तर्कसंगत न होने के कारण उस पर विचार नहीं किया जा सकता.
2. चूंकि प्रशुल्क लागत आधार पर निर्धारित किया जाता है इसलिए इकाई परिवर्तन के कारण हुई हानि का अधिशेष पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा और पत्तन आवश्यक न्यूनतम अधिशेष उत्पन्न करने की स्थिति में नहीं है.
3. गोदी किराया प्रभार की इकाई में 8 घंटे से घंटेवार आधार पर परिवर्तन के कारण राजस्व में होने वाली हानि की पत्तन से पत्तन आधार पर जांच की जाए और वित्तीय स्थिति ठीक बनए रखने के लिए घंटेवार दर में आवश्यक समायोजन किए जाएं.

#### न्यू मंगलीर पत्तन न्यास (एन एम पी टी)

1. प्रस्तावित परिवर्तनों से पत्तन के राजस्व में निश्चित रूप से कमी आएगी. प्रति वर्ष राजस्व में लगभग 50 लाख रुपए की हानि होगी.
2. पिछले 5 वर्ष से पत्तनों के प्रशुल्क में परिवर्तन नहीं किया गया है जबकि जनशक्ति, मरम्मत और अनुरक्षण, भंडार इत्यादि पर व्यय में वृद्धि होने के कारण प्रचालन व्यय बढ़ गया है.
3. पत्तन के कार्य और डॉक सुविधाएं पिछले पांच वर्ष से निरंतर घाटे में चल रही हैं.
4. पत्तन गोदी किराया प्रभार की इकाई में कमी करने से सहमत नहीं हो सकता है. प्राधिकरण अपनी प्रस्तावित व्यवस्था पर पुनः विचार कर सकता है.

#### मरमुगांव पत्तन न्यास (एम ओ पी टी)

1. गोदी की धारणा क्षमता 65 प्रतिशत से 80 प्रतिशत सामान्य कारणों गोदी के लिए 75 प्रतिशत ए ओ पी एच और 74 प्रतिशत तेल गोदी में है. जब से शिफ्ट दर प्रचलन में आयी है तब से जहाज द्वारा शिफ्टिंग बर्थिंग पर नष्ट हुआ समय शिफ्ट दर में समाहित हो जाता है. लागत उद्देश्य के लिए भी, आंकड़े केवल शिफ्ट के आधार पर ही रखे जाते हैं.
2. वर्तमान दर की गणना प्रत्येक जहाज के ठहरने को शिफ्ट में बदलकर की जाय न कि प्रत्येक जहाज द्वारा गोदी में रहने के घंटों के आधार पर. यदि प्रस्तावित प्रति घंटा इकाई दर प्रारंभ की जाती है तो पत्तनों को तदनुसार उनकी लागत की गणना और दरों को तर्कसंगत बनाने की अनुमति दी जाए. शिफ्ट दरों को घंटे दर में बदलने मात्र से पत्तन को हानि ही होगी.
3. जैसाकि गोदी का अधिभोग कमी भी 100 प्रतिशत नहीं हो सकता है, इसलिए निष्क्रिय सुविधाओं के कारण नियत हुए उपरि व्ययों की वसूली इकाई दर में समाविष्ट करके की जानी है.
4. गोदी संश्रु 9 के संबंध में वर्तमान दर की गणना पूर्व में वसूले गए एकमुस्त प्रभार के आकलन के आधार पर जहाज के औसत ठहराव 1.1 दिन अर्थात् 4 शिफ्ट को ध्यान में रखकर गणना की गई, लेकिन इकाई दर में प्रस्तावित बदलाव के कारण इसे पूर्व में 32 घंटे (4 शिफ्ट 8 घंटे) के बजाय 26.4 घंटे रखा गया. अतः गोदी सं. 9 के संदर्भ में प्रस्तुत नई दरों को इकाई में बदलाव प्रभावी होने से पहले, अपनाने की अनुमति दी जाए.

#### कांडला पत्तन न्यास (के पी टी)

यह बताया जाता है कि ज्वारीय पतन होने के कारण जहाज तैयार होने के बावजूद उसे नहीं हटाया जा सकता. यह अंशतः रात्रि नेवीगेशन में होता है और (जेटी) से बाहरी समुद्र काफी दूर है. इसलिए वर्तमान 8 घंटे के आधार पर किराया प्रभार की व्यवस्था सही है.

#### विसाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी)

इसने प्राधिकरण के निर्णय को 1 अप्रैल 2003 से अपनाने हेतु अपनी इच्छा प्रकट की है.

#### तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टी पी टी)

1. इसने अंतिम तिथि 1 अप्रैल 2003 के पहले भी प्रस्तावित परिवर्तन को अपनाने के लिए अपना इरादा प्रकट किया है और अनुमोदन के लिए अलग से प्रस्ताव प्रेषित किया है.

2. परिवर्तन के कारण जलयान गोदी किराया प्रभार बढ़ाने के लिए यथाशीघ्र गोदी खाली करेंगे जिससे कि इंतजार में खड़े जलयानों को शीघ्र स्थान उपलब्ध होगा। अधि जलयान हैंडल करने के कारण पत्तन को अप्रत्यक्ष रूप से फायदा होगा।

#### मुंबई पत्तन न्यास (एम बी पी टी)

1. इसने कहा कि पतन के राजस्व पर इससे प्रतिकूल असर पड़ेगा। वर्तमान में मुंबई पत्तन न्यास में गोदी सेवा 168 प्रतिशत घाटे में चल रही है।
2. पहले 6 वर्षों से किसी भी जलयान ने लंगर माह में बांध घाट सुविधा का उपयोग नहीं किया है। लंगरगाह बिंदु विभिन्न स्थानों पर स्थित है और वर्तमान में लंगरगाह शुल्क वसूली लंगरगाह बिंदु के व्यापारिक उपबोग पर आधारित है। जलयान द्वारा लंगरगाह के अधिभोग के सही समय पर निगरानी रखना और लंगरगाह शुल्क को प्रति घंटे की दर से लेना बहुत मुश्किल होगा। इससे पत्तन और इसके प्रयोक्ताओं के बीच विवाद पैदा हो सकता है।
3. प्रति घंटे जलयान प्रीार की वसूली के लिए जलयान पर निगरानी रखने हेतु लंगरगाह पर अधिक कर्मचारियों को तैनात करना पड़ेगा जिससे इसकी सेवा लागत बढ़ जाएगी। वर्तमान में यह सेवा घाटे में चल रही है।

#### इंडियन चैम्बर (आईएमसी)

यह प्राधिकरण के निर्णय के साथ पूर्ण करार में है। उनके अनुसार संव्यवहार लागत कम होगी, इसके साथ-साथ पत्तन यह सुनिश्चित करेगा कि जलयान को एक घंटे के अंदर गोदी से हटा दिया जाए, शिपिंग लाइनों से प्राप्त सूचना के अनुसार जलयान यात्रा के लिए तैयार है।

#### गांधीधाम व्यापार और उद्योग परिसंच

इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय की इसने प्रशंसा की है और बताया जाता है कि इससे पत्तन प्रयोगकर्ताओं पर पड़ने वाली अनावश्यक लागत कम होगी। इसने यह भी सुझाव दिया है कि ज्वारीय पत्तन गोदी किराया प्रभार की प्रभार इकाई से सीधे संबंधित नहीं है। अतः ऐसे पत्तनों पर भी प्रभार की प्रति घंटा इकाई लागू की जा सकती है।

#### कंटेनर शिपिंग लाइंस एसोसिएशन (सी एस एल ए)

इसने प्रस्तावित निर्णय का समर्थन किया है।

- 6.2 कोकत्ता पत्तन न्यास और कोचीन पत्तन न्यास ने अभी तक कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।
- 6.3 एम बी पी टी ने व्यक्तिगत सुनवाई के द्वारा अपने विचार रखने का अनुरोध किया था जिसकी उसे 4 मार्च 2003 को अनुमति दी गई थी। एमबीपीटी ने अपने लिखित निवेदन में अपनी बातों को दोहराया है।
- 7.0 इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र जानकारी के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-
  1. एक स्थिति यह है कि यह प्राधिकरण सभी महापत्तनों पर दर सूची को तर्कसंगत और सरल बना रहा है। इस तरफ इस प्राधिकरण ने पत्तन न्यास के दरम्यान में बहुत से परिवर्तन किए हैं। ऐसा ही एक परिवर्तन गोदी किराया प्रभार की इकाई में कमी से संबंधित है। वर्ष 2000 में इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों पर तत्कालीन 24 घंटे के गोदी किराया प्रभार को घटकार 8 घंटे कर दिया। फिर से हाल ही में गोदी किराया प्रभार को तर्कसंगत बनाने की प्रक्रिया शुरू की गई है और इस संबंध में सभी महापत्तनों और प्रयोक्ताओं से विचार विमर्श किया गया है।
  2. प्रति घंटा गोदी किराया प्रभार की व्यवस्था सीएचपीटी पर अक्टूबर 2002 से शुरू की जा चुकी है। हाल ही में टी पी टी ने भी प्रति घंटा आधार पर गोदी किराया को अपनाने का प्रस्ताव रखा है जो कि इस प्राधिकरण ने 1 अप्रैल 2003 से लागू करने के लिए अनुमोदित किया। शेष पत्तन न्यासों में से वी पी टी और पी पी टी ने घंटेवार गोदी किराया प्रभार शुरू करने की अपनी इच्छा व्यक्त की है तथापि एक ओपीटी, एनएनपीटी, केपीटी और एमओपीटी ने गोदी किराया प्रभार की इकाई में आय में कमी अथवा अधिशेष में कटौती के आधार पर फिर से कमी करने पर आपत्ति व्यक्त की है।
  3. जेएनपीटी ने यद्यपि प्रस्तावित व्यवस्था पर स्पष्ट आपत्ति नहीं की है फिर भी उसने प्रशुल्क में पुनः समायोजन की इच्छा व्यक्त की है। प्रशुल्क में पिछले सामान्य संशोधन के समय जेएनपीटी में सामुद्रिक गतिविधियां बहुत अधिक पाई गईं। अतः जेएनपी से वर्तमान जलयान संबंधी प्रभारों में उचित कमी के प्रस्ताव की अपेक्षा की गई थी। लेकिन जेएनपीटी से ऐसा कोई प्रस्ताव अभी तक नहीं आया है। जेएनपीटी की अधिक सामुद्रिक गतिविधियों की पृष्ठभूमि के दृष्टिकोण से उससे प्राप्त कोई प्रस्ताव की जांच और समीक्षा की जाएगी।
  4. एनएमपीटी द्वारा बताया गया एक कारण यह है कि उसकी दरें पिछले 5 वर्षों से संशोधित नहीं हुई हैं। यह बताना निरर्थक है कि दर में वृद्धि, अन्य बातों में पत्तन की आर्थिक स्थिति पर निर्भर करती है। वर्ष 2001 में हुई एनएमपीटी की वित्तीय/लागत स्थिति की समीक्षा में वर्तमान प्रशुल्क में बढ़ोतरी के लिए संशोधन की आवश्यकता नहीं दिखाई गई थी। किसी भी मामले में, वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि के लिए इस प्राधिकरण पर कतिपय तर्कसंगत प्रशुल्क अभिगम को प्रतिबंधित नहीं किया जा सकता है।
  5. केपीटी ने प्रस्तावित व्यवस्था का इस आधार पर विरोध किया है कि यह एक ज्वारीय पत्तन है। जैसाकि जीसीसीआई द्वारा बताया गया है कि गोदी किराया प्रभार की इकाई निश्चित करने में ज्वार का सुसंगत नहीं हो सकता है। इस प्राधिकरण ने पहले ही आदेश दिया है कि किसी जलयान के नौवहन के लिए तैयार होने के संकेत के 4 घंटे बाद गोदी किराया न वसूला जाए। ज्वारीय पत्तन की समस्या पर विचार करते हुए केपीटी के लिए एक विशेष व्यवस्था का आदेश दिया है कि गोदी किराए में छूट हेतु निर्धारित 4 घंटे की समय सीमा से जलयानों के प्रतीक्षा समय, जो उन्हें उपयुक्त ज्वारीय स्थिति होने तक गोदी में लगाना पड़ता है, को अलग रखा जाए। केपीटी पर विशेष व्यवस्था केपीटी द्वारा उठाए गए मुद्दों पर सावधानी बरतते हुए पहले ही शुरू की जा चुकी है। ऐसी स्थिति में प्रस्तावित व्यवस्था केपीटी की 8 घंटे की इकाई के लिए गोदी किराया वसूली की वर्तमान व्यवस्था के मुकाबले उसके लिए अलाभकारी प्रतीत नहीं होती है।

6. जलयान संचलन के नियमित मानीटरिंग संबंधी समस्याओं को ध्यान में रखकर एमबीपीडी ने लंगरगाह शुल्क, घाट बांध प्रभार इत्यादि की प्रभार इकाई में वृद्धि के संबंध में आपत्ति उठायी है। इस मामले में फिर से, वर्तमान स्थिति प्रतिघंटा गोदी किराया प्रभार शुरू करने पर पर्याप्त रूप से परिवर्तित प्रतीत नहीं होती है। आगे बीटीएमएस जैसी उपलब्ध प्रौद्योगिकी के साथ पत्तन की सीमाओं में जलयान के संचलन पर निगरानी रखना कठिन कार्य प्रतीत नहीं होता है।
7. तथापि पत्तन प्रयोक्ताओं सर्वसम्मति से प्रस्तावित व्यवस्था का स्वागत किया है।
8. सभी पत्तनों द्वारा प्रस्तावित व्यवस्था का विरोध करने का आम कारण यह बताया गया है कि प्रस्तावित व्यवस्था से उनके राजस्व में कमी होने की संभावना है। यह मान लिया गया है कि पत्तनों द्वारा बताया गया घाटा वास्तविक रूप से उनके राजस्व में संभाव्य कमी है। यह स्वीकार किया जाए कि संबंधित प्रोद्भूत राजस्व तर्क संवत व्यवस्था के कारण नहीं है। गोदी किराया गोदी के उपयोग का एक शुल्क है और जलयान को इस शुल्क का केवल तब तक का भुगतान करना चाहिए जब तक उसने गोदी का उपयोग किया। यह कोई तर्क नहीं है कि केवल प्रभार प्रणाली के आधार पर जलयान द्वारा गोदी छोड़ने के बाद के समय के लिए भी भुगतान किया जाए।

यह समझा जाता है कि देश के महापत्तनों पर अत्यधिक मरीन प्रभार के मामले भी सरकार के ध्यान में लाए जा चुके हैं। प्रभार की इकाई में प्रस्तावित समायोजन निश्चित रूप से प्रशुल्क व्यवस्था को तर्कसंगत बनाने के अतिरिक्त वर्तमान मरीन लागत को कम करने में कुछ हद तक सहायक होगा। इसके अलावा इसका अर्थ होगा कि दी गई वास्तविक सेवा के अनुसार भुगतान किया जाए।

9. कुछ पत्तनों द्वारा उठाया गया यह मुद्दा विचार करने योग्य है कि अपनाई गई पद्धति सहित लागत की दृष्टि से दरों को समायोजित करने की जरूरत है। प्रस्तावित व्यवस्था के कारण राजस्व में कमी, यदि कोई होती है तो अस्थायी होगी। संबंधित पत्तन की वास्तविक वित्तीय स्थिति की समीक्षा संबंधित पत्तन पर प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय की जाएगी। यदि पत्तन द्वारा की गई आंतरिक समीक्षा से प्रस्तावित व्यवस्था के कारण किसी बड़े वित्तीय घाटे का पता चलता है तो ऐसे पत्तन वर्तमान जलयान संबंधित प्रभार में संशोधन हेतु अगली अनुसूची में प्रस्ताव रख सकते हैं।
10. सभी पत्तन न्यासों को संबोधित हमारी पिछले पत्र में यह बताया गया था कि प्रस्तावित व्यवस्था 1 अप्रैल 2003 से लागू की जाए। चूंकि प्रस्तावित अंतिम तिथि के कुछ ही सप्ताह बाकी हैं और इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि पत्तनों को प्रस्तावित व्यवस्था लागू करने के लिए एक लंबी समयावधि की आवश्यकता है, अब इस प्राधिकरण ने यह निश्चय किया है कि सीएचपीटी और टीपीटी को छोड़कर सभी महापत्तनों पर प्रस्तावित व्यवस्था 1 जून 2003 से लागू की जाय। वर्तमान दरों में परिवर्तन गोदी किराया प्रभार को 8 से भाग दिया जाए।
- 8.1 परिणामस्वरूप तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों (सीएचपीटी और टीपीटी के अलावा) पर 1 जून 2003 से घंटा आधार पर गोदी किराया प्रभार शुरू करना एतद्द्वारा निश्चित करता है।
- 8.2 इसी प्रकार की घंटा इकाई लंगरगाह शुल्क, मूरिंग शुल्क रोड स्टीज प्रभार इत्यादि की वसूली के लिए अपनाई जाएगी जो ऐसी सुविधाओं पर जलयान के ठहरने की अवधि से संबंधित है।
- 8.3 सभी महापत्तन न्यासों (सीएचपीटी तथा टीपीटी को छोड़कर) को अपने दरमान में तदनुसार संशोधन करने के निदेश दिए जाते हैं।

ए. एल. बोंगिरवार, अध्यक्ष  
[विज्ञापन III/IV/143/2003/असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 9th April, 2003

No. TAMP/70/2002-Genl.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the unit for berth hire charges from 8 hour to hourly basis for common adoption by all the major ports as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/70/2002 – Genl.**ORDER**

(Passed on this 17th day of March 2003)

The national level Workshop on tariff regulations held in Chennai during February 1998, *inter alia*, adopted the following guideline:

"There have been problems relating to delays both in berthing and at berths. The TAMP must find a way of dealing with both these problems. Even in respect only of delays at berths, there are two types of problems-damages caused by loss of ship time and irrational application of berth hire charges. Even if it is not possible for the TAMP to go into issues like damages caused by loss of ship time, it must definitely go into the other issue and rationalise berth hire charges. Instead of the current practice of denoting berth hire charges on a 24-hour basis, it will be more realistic to adopt a '8-hourly' charge."

2. It is noteworthy that the ultimate aim was to prescribe a hourly charge for berth hire; but, it was found reasonable to proceed in that direction in a phased manner recognising the implications of such a sudden change in the unit of charging.

3. In this backdrop, this Authority passed an Order on 11 January 2000 to reduce the unit of berth hire charges from the then existing 24-hours to 8-hours commonly for all the Major Port Trusts.

4. The reduced unit of charging berth hire is already in operation at all the major ports for more than two years now. There have been demand from the user side that the existing unit of charging berth hire must be reduced further to a hourly rate.

5.1. The matter regarding further reduction of unit of charging has been taken up for processing. A communication has been sent to all the major ports and related user organisations inviting their comments on the following proposed action:

- (i). It is contemplated to introduce hourly rates with effect from 1 April 2003.
- (ii). In the event of change in unit of charging, the rates existing on 31 March 2003 will be converted into a hourly rate.
- (iii). Reduction in unit of charging will equally apply in cases of charges like anchorage fees, mooring fees, roadstead charges, etc., which are linked with the duration of stay of a vessel.

5.2. The change over is proposed to be introduced from the commencement of the next financial year (2003-04) so as to enable the Port Trusts to adjust their revenue projections accordingly in the Budget Estimates for that year.

6.1. The comments received from major port trusts and representative bodies of port users are summarised below:

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). There was a revenue loss of approximately Rs.5 crores when the unit of berth hire charges was reduced earlier from 24 hours to 8 hours basis.
- (ii). If there is a further reduction of unit of charging berth hire charges from 8 hours to per hour basis, the port revenue will fall further by approximately 5.75 crores per annum.

1085 G2/03-2

**Paradip Port Trust (PPT)**

If it is decided by the Authority to introduce an hourly rate uniformly at all major ports, the same can be implemented by the PPT forthwith.

**Chennai Port Trust (CHPT)**

- (i). As the Authority fixes the rates and limit the generation of surplus to the percentage fixed by the Government, the existing rates and their unit may not be considered as unreasonable.
- (ii). Since tariff is fixed on cost plus basis, the loss on account of change of the unit will have adverse impact on the surplus and the port may not be able to generate the minimum required surplus.
- (iv). The loss of revenue due to reduction of unit of berth hire charges from 8 hour to hourly basis may be examined on a Port to Port basis and necessary adjustment in the hourly rate may be made to maintain the correct financial position.

**New Mangalore Port Trust (NMPT)**

- (i). There will be definitely a decrease in the port revenue due to the proposed change. There revenue loss would be approximately Rs. 50 lacs p.a.
- (ii). No change in ports tariff has been allowed for the last five years whereas operating expenditure is going up due to increase in expenditure on manpower, repairs & maintenance, stores, etc.
- (iii). The activity Port and Dock facilities continues to report loss for the last five years.
- (iii). The port cannot agree for reduction in the unit of charging berth hire. The Authority may reconsider its decision on the proposed arrangement.

**Mormugao Port Trust (MOPT)**

- (i). Berth occupancy ranges between 65% to 80% for general cargo berths, 75% for MOHP and 74% in oil berth. Since shift rate is in vogue, the time lost on account of shifting / berthing of vessels are absorbed in shift rate. For costing purpose also, the statistics are maintained on the basis of shift only.
- (ii). The existing rate has been calculated after taking into account the stay of the vessel converted into shifts and not on the basis of number of hours each vessel occupies a berth. If the proposed per hour unit rate is introduced, the port should be permitted to re-work its cost and rationalise the rates accordingly. Merely converting shift rate into hourly rate will result in substantial loss to the Port.
- (ii). As the berth occupancy can never be 100 %, the fixed overheads attributable to the idle facilities have to be recovered by absorbing the same in the unit rate.
- (iii). The existing rate in respect of berth No.9 was worked out by absorbing lump sum charge levied earlier considering an average stay of vessels for 1.1 days i.e. 4 Shifts; but, due to the proposed change in unit rate the same works out as only 26.4 hours instead of 32 hours previously (4 shift \* 8hr). It has, therefore, submitted that new rate in respect of berth No.9 should be allowed to be adopted before effecting change in the unit.

**Kandla Port Trust (KPT)**

It has stated that being a tidal port, it cannot remove a vessel from the berth as soon as the vessel is ready. It is doing partial Night Navigation and the distance from Jetty to Outer Sea is very far. It is, therefore, present practice of charging berth hire on 8 hour basis is in order.

**Visakhapatnam Port Trust (VPT)**

It has shown its willingness to adopt this Authority's decision w.e.f. 1 April 2003.

**Tuticorin Port Trust (TPT)**

- (i). It has shown its intention to adopt the proposed change even before cut-off date of 1 April 2003 and has submitted a separate proposal for approval.
- (ii). Due to the change over, vessels will be induced to vacate the berths as early as possible to save berth hire charges, which will pave for accommodation of the waiting vessels quickly. This may have the indirect benefit to the Port by means of handling more vessels.

**Mumbai Port Trust (MBPT)**

- (i). It has stated that this will adversely affect the revenue earning of the port. As at present berthing service in the MBPT is running in a deficit of 168 %.
- (ii). For the last 6 years, the facility of mooring at anchorage has not been utilised by any of the vessel. The anchorage points are located at different location, and at present anchorage fees are levied depending upon the commercial utility of the anchorage point. It will be very difficult to monitor precise time of occupation of anchorages by vessel and charge anchorage fees on hourly basis which may result in dispute between port and port users.
- (iii). It has to deploy more manpower to monitor vessel for charging per hour vessel charges at anchorage point, which will increase its cost of service. As at present this service is running in deficit.

**Indian Merchants Chamber (IMC)**

It is in total agreement with this Authority's decision. According to them, transaction cost will reduced, as well as the Port will ensure that vessel should de-berthed within an hour, of ready to sail intimation being conveyed by the Shipping Lines.

**The Gandhidham Chamber of Commerce & Industry (GCCI)**

It has appreciated the decision taken by this Authority and stated that this will reduce the unnecessary cost incurred by the Port users. It has also suggested that tidal port has no direct connection with the unit of charging of berth hire charges. It is, therefore, per hour unit of charging can be applied at such port also

**The Container Shipping Lines Association (CSLA)**

It has supported the proposed decision.

6.2. The Kolkata Port Trust and Cochin Port Trust have not furnished any comments so far.

6.3. The MBPT requested for an opportunity of personal hearing to explain its views which was allowed on 4 March 2003. The MBPT has reiterated the points made by it in its written submission.



7. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). One of the stated positions of this Authority is rationalisation and simplification of the tariff structure at the major ports. Towards this end, this Authority has effected many changes in the Scale of Rates of the port trusts. One such change relates to reduction in the unit of levy of berth hire charges. In the year 2000, this Authority has reduced the unit of berth hire charges from the then existing 24 hours to 8 hours at all the major ports. Further rationalisation of the unit of berth hire charges has been taken up recently and all the major ports and users have been consulted in this regard.
- (ii). The arrangement of hourly berth hire charges has already been introduced at the CHPT since October 2002. Recently, the TPT has also proposed to adopt hourly berth hire which is being approved by this Authority for implementation w.e.f. 1 April 2003. Out of the remaining port trusts, the VPT and PPT have indicated their willingness to introduce hourly berth hire charges. The MOPT, NMPT, KPT and MOPT have, however, objected to further reduction in the unit of berth hire charges primarily on the ground of loss of income or reduction in surplus.
- (iii). The JNPT, though not explicitly objected to the proposed arrangement, have, however, sought readjustment in the tariff. At the time of the last general revision of tariff, the marine activity at the JNPT was found to be in surplus. The JNPT was, therefore, required to propose suitable reduction in the existing vessel related charges. No such proposal has come from the JNPT so far. Any proposal from the JNPT would be examined and viewed in the background of surplus in marine activity of the JNPT.
- (iv). One of the reasons cited by the NMPT is about not revising its rates for the last 5 years. It is needless to mention that tariff increase depends on, among other things, the financial position of the port trust. A review of the financial / cost position of the NMPT carried out in 2001 did not indicate any need for upward revision of the existing tariffs. In any case, introduction of certain rationalised tariff approach cannot be made conditional upon this Authority allowing increase in the existing tariffs.
- (v). The KPT has opposed to the proposed arrangement mainly on the ground that it is a tidal port. As has been correctly pointed out by the GCCI, tide factors may not be relevant for fixing unit of berth hire charges. This Authority has already ordered that no berth hire should be levied after expiry of 4 hours from the time a vessel signals its readiness to sail. Considering the problems of a tidal port, a special arrangement has also been ordered at the KPT that the time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire will exclude the ships waiting time at a berth for want of favourable tidal condition. The special provision already introduced at the KPT takes care of the issue raised by the KPT now. That being so, the proposed arrangement does not appear to put the KPT in a disadvantageous position vis-à-vis its position under the existing arrangement of levying berth hire of a unit of 8 hours.
- (vi). The MBPT has raised an objection to extend the hourly unit of charging to anchorage fees, mooring charges, etc., in view of the problems associated with regular monitoring of vessel movements. In this case again, the existing position does not appear to change appreciably with the introduction of hourly berth hire charges. Further with the available technology like VTMS, it does not appear to be a difficult task to monitor movement of vessels within the port limits.
- (vii). Port users have, however, unanimously welcome the proposed arrangement.



- (viii). The common reason cited by all the ports which have objected to the proposed arrangement is the possible revenue loss to them as a result of the proposed arrangement. It has to be recognized that the loss cited by the ports are, in fact, a possible reduction in their revenue. It is to be admitted that the relevant revenue accrual is due to a not so reasonable arrangement. Berth hire is a fee for occupation of a berth and vessels should pay such a fee only for the time it occupies the facility. There does not appear to be any logic in requiring the vessel to pay even for the period after it has left the berth only on account of system of charging.

It is understood that the issue of high marine charges at the major ports in the country has also engaged the attention of the Government. The proposed adjustment in the unit of charging will definitely help to some extent in reducing the existing marine cost besides rationalising the tariff arrangement. Besides it would mean payment as per actual services rendered.

- (ix). The issue raised by some of the ports about the requirement of adjustment of rates in view of the cost plus method adopted deserves consideration. The reduction in revenue on account of the proposed arrangement, if any, will only be a temporary phase. The actual financial position of a port will be reviewed at the time of the next general revision of tariffs at the respective port. If an internal review carried out by the port reveals any major financial loss due to the proposed arrangement, such ports can come up with a proposal for revision of the existing vessel related charges ahead of schedule.

- (x). In our earlier communication addressed to the port trusts, it was indicated that the proposed arrangement might be introduced w.e.f. 1 April 2003. Since we are only a few weeks away from the cut off date proposed and in view of the fact that port trusts may require a longer lead period to implement the proposed arrangement, this Authority hereby decides to introduce the proposed arrangement of charging berth hire on hourly basis w.e.f 1 June 2003 at all the Major Port Trusts except CHPT and TPT. For the purpose of conversion of the existing rate, the existing berth hire charges will be divided by a factor of 8.

8.1. In the result, and based on a collective application of mind, this Authority hereby decides to introduce hourly berth hire charges at all the major port trusts (except CHPT and TPT) with effect from 1 June 2003.

8.2. A similar hourly unit will be followed for levying anchorage fee, mooring fee, roadstead charges, etc., which are linked with the duration of stay of a vessel at such facilities.

8.3. All the major port trust (except CHPT and TPT) are directed to amend their Scale of Rates accordingly.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2003/Exty.]

1085 4F/03-3